MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL 1982-19

Québec

Manuscrit:
Ministère des Transports

Publication réalisée
à la Direction générale
des publications gouvernementales
du ministère des Communications

Dépôt légal — 4e trimestre 1983
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-551-05792-2
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1982-1983.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Michel Clair

Québec, le 1er septembre 1983

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 7

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 7
1.1 Loi constitutives 7
1.2 Lois administrées 7
1.3 Amendements aux lois et règlements 8
1.4 Vocation 9
1.5 Organisation administrative 9
— Plan de l'organisation administrative 9

Chapitre II
Champs d'activité 12
2.1 Missions 12
2.2 Programmes 12

Chapitre III
Ressources 13
3.1 Ressources humaines 13
3.2 Ressources financières 13

Partie II
Activités par programme 15

Chapitre IV
Programme 1
Systèmes de transport terrestre 15
4.1 Inventaires et recherches 15
4.2 Génie 16
4.3 Transport des personnes 16
4.4 Transport des marchandises 22

Chapitre V
Programme 2
Contrôle du transport 24

Chapitre VI
Programme 3
Construction du réseau routier 25
6.1 Orientations 25
6.2 Travaux routiers 25
6.3 Travaux de génie 26

Chapitre VII
Programme 4
Entretien du réseau routier 27
7.1 Conservation des chaussées 27
7.2 Structures 27
7.3 Équipement de contrôle 27
7.4 Entretien d'hiver 27
7.5 Activités de soutien 28
7.6 Soutien en matériel 28
7.7 Génie 28

Chapitre VIII
Programme 5
Gestion interne et soutien 29
8.1 Gestion financière 29
8.2 Administration 29
8.3 Communications 29
8.4 Systèmes de gestion 30

Chapitre IX
Programme 7
Transport maritime et aérien 31
9.1 Transport maritime 31
9.2 Transport aérien 32
9.3 Génie 33

Chapitre X
Programme 8
Transport aérien gouvernemental 34
10.1 Transport des personnes et des marchandises 34
10.2 Protection de la forêt 34

Chapitre XI
Programme 9
Transport scolaire 35

Chapitre XII
Relations ministérielles 36

Liste des tableaux
1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère 12
2. Classement du personnel permanent par catégorie d'emploi 13
3. Affectation des budgets de 1981-1982 et 1982-1983 par programmes et éléments de programme 13
4. Organigramme 18
5. Organismes publics de transport, 1978-1982 21
6. Inventaire en kilomètres du réseau routier 27
7. Entretien d'hiver 28

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I

Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transports.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi, elle refond la loi de la Régie des transports, remplaçant cet organisme par la Commission des transports du Québec, et établit un Conseil consultatif des transports ainsi qu'un Tribunal des transports.

De plus, le ministre des Transports assume la responsabilité de la Société des traversiers Québec — Lévis, devenue en 1974 la Société des traversiers du Québec.

Au cours des années suivantes, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux: la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive, en 1975, le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), en 1978, et la Régie de l'assurance automobile du Québec, en 1980.

À l'exception du COTREM, le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-dessus énumérés, lesquels font l'objet de rapports séparés.

Quant au COTREM, il a été constitué par l'arrêté en conseil 1863-1978 adopté le 7 juin 1978. Il se compose de cinq membres: un président, un secrétaire ainsi que les présidents de la Commission de transport de la ville de Laval, de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal.

Sa principale fonction est de soumettre des recommandations au ministre des Transports du Québec sur le transport de personnes dans la région de Montréal.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application:

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.1

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24 titres 2 et 3

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclame et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14 (Transport des écoliers)

1.3 Amendements aux lois et règlements.

Au cours de l'exercice 1982-1983, trois mesures législatives ont été adoptées, à savoir:

la Loi favorisant la poursuite des objets de la Ligue de taxis de Montréal inc. (1982, c.24); cette loi a pour but la poursuite des objets de la Ligue de taxis de Montréal en lui facilitant le financement, l'élection de son conseil d'administration et la révision de ses règlements de régie interne;

la Loi sur le contrôle des coûts et des subsides en matière de transport scolaire (1982, c.57); elle a pour objet le contrôle des coûts et des subsides prévus à l'ancien régime de transport scolaire, applicable de septembre 1974 à juin 1982; elle permet de donner suite à divers litiges déjà inscrits devant des tribunaux mais prévient le dépôt de nouvelles réclamations; et

la Loi modifiant la Loi sur les autoroutes et d'autres dispositions législatives (1982, c.49); cette mesure intègre les activités auxquelles se vouait l'Ofice des autoroutes du Québec à celles du ministère des Transports; elle assujettit les autoroutes à la Loi sur la voirie et en transfère l'administration ainsi que l'entretien au Ministère; l'Office des autoroutes ne conserve, comme seule activité, que le remboursement de sa dette obligataire; les autres dispositions de cette loi traitent du fonds d'amortissement de l'Office des autoroutes du Québec et du financement de ses opérations.

Des modifications ont aussi été apportées à plusieurs règlements adoptés en vertu de la Loi sur les transports dont le ministre des Transports est responsable:

— Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac.
(Décret 901-82 du 8 avril 1982)
La modification vise à assurer que tout conducteur effectuant du transport en vrac détienne un permis de conduire exempt de restrictions ou de conditions quant à la pesanteur maximale des véhicules qu'il peut conduire.

— Règlement modifiant le Règlement II sur le transport des écoliers.
(Décret 899-82 du 8 avril 1982)
Le Règlement 11 sur le transport des écoliers est modifié afin de prévoir, à la suite de la hausse du prix des produits pétroliers, une modification des normes de subventions aux commissions scolaires pour le transport effectué par véhicule automobile. La subvention est augmentée et les transporteurs concernés peuvent jouir d'un ajustement.

— Règlement sur le transport scolaire.
(Décret 900-82 du 8 avril 1982)
L'adoption, par l'Assemblée nationale, du nouveau régime de transport scolaire entraîne la nécessité de remplacer les anciennes règles contenues au Règlement 11 sur le transport des écoliers. Le nouveau règlement détermine les étapes du processus d'attribution des contrats de transport scolaire ainsi que les stipulations minimales qu'ils doivent contenir. Il détermine aussi la composition des comités consultatifs du transport des commissions scolaires.

— Règlement modifiant les règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec.
(Décret 1051-82 du 28 avril 1982)
La transmission des formules prévues par l'Entente canadienne sur l'immatriculation ayant subi des retards, le règlement est modifié pour reporter au 31 mai 1982 la date de renouvellement des permis afin de ne pas affecter les transporteurs. Les droits afférents à un transport ou à un maintien de permis sont aussi modifiés.

— Règlement modifiant les règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec.
(Décret 1427-82 du 9 juin 1982)
Les droits afférents à un transfert ou à un maintien de permis sont de nouveau modifiés. Le règlement instaure une base de calcul des droits qui est uniforme tant en ce qui concerne le transfert ou le maintien total d'un permis que son transfert ou son maintien partiel.

— Règlement modifiant le Règlement 19 concernant le transport saisonnier de personnes.
(Décret 1445-82 du 16 juin 1982)
Le règlement est modifié pour permettre l'émission de permis saisonniers pour le transport de groupes de personnes vers un lieu de travail commun.

— Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier.
(Décret 1679-82 du 7 juillet 1982)
Le règlement modifie certaines règles quant à la gratuité de services de transport par traversiers. Il remplace entièrement le Règlement sur certaines normes de taux et tarifs pour le transport par navire traversier.
(R.R.Q., c. T-12, r. 12)

— Règlement modifiant l'Ordonnance générale sur le camionnage.
(Décret 1897-82 du 18 août 1982)
Les règles applicables au transport spécialisé en déménagement sont modifiées pour autoriser les transporteurs spécialisés du Québec à transporter

les même biens que ceux pouvant être transportés par les transporteurs des autres provinces.

— Règlement modifiant le Règlement sur le transport des écoliers.
(Décret 2427-82 du 20 octobre 1982)

Le nouveau régime de transport scolaire est régi par le Règlement sur le transport scolaire. Le Règlement sur le transport des écoliers est donc abrogé à l'exception du chapitre traitant des normes de construction.

— Règlement modifiant le Règlement sur le transport par véhicule-taxi.
(Décret 2426-82 du 20 octobre 1982)

Ce règlement modifie les normes de taux et tarifs en les haussant afin de permettre à la Commission de réviser les taux.

— Règlement modifiant l'Ordonnance générale sur le camionnage.
(Décret 357-83 du 2 mars 1983)

À la demande des camionneurs, les règles du transport spécialisé en déménagement sont revues et modifiées.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère origine des pouvoirs conférés par sa loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et de surveiller leur application.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport, d'iventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins relatives au transport.

1.5 Organisation administrative

Conformément à l'approbation du Conseil du trésor, l'organisation administrative du Ministère était composée, au 31 mars 1983, principalement de 5 directions générales, 21 directions centrales, 12 directions régionales, 47 districts et 60 services.

Les cinq directions générales

1) Direction générale de la planification et du développement

Elle occupe la place centrale dans le processus global de gestion des systèmes de transports puisqu'elle est chargée de fournir aux autorités du ministère l'éclairage nécessaire aux prises de décision.

Cette direction générale englobe les unités administratives dont les noms suivent, accompagnés chacun des lignes essentielles de leur mandat.

Direction des analyses : doter le Ministère d'un outil d'information statistique efficace et accessible, qui lui permette de mieux planifier, développer, gérer et faire fonctionner les systèmes de transport québécois ; favoriser une approche globale en vue du développement des transports au Québec ; et fournir aux autorités les éléments nécessaires à la prise de décisions éclairées.

Direction de la programmation : mettre à la disposition du Ministère une politique et un plan de transport qui tiennent compte à la fois des besoins existants et des ressources disponibles.

Direction du transport maritime et fluvial : promouvoir l'amélioration ainsi que l'efficacité des moyens et services de transport maritime et fluvial ; viser l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport aérien : favoriser et assurer l'amélioration de même que l'efficacité des moyens et services de transport aérien ; envisager l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport terrestre des personnes : favoriser l'amélioration et l'efficacité des moyens aussi bien que des services de transport des personnes par modes terrestres ; viser l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport terrestre des marchandises : promouvoir l'amélioration et l'efficacité des moyens et services de transport de marchandises par modes terrestres ; avoir en vue l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

2) Direction générale du génie

Elle exerce des activités reliées au design des infrastructures de transport et offre des choix à la Direction générale de la planification et du développement ; en fonction des options choisies, elle assure la confection des plans et devis nécessaires à la construction des ouvrages routiers, ferroviaires, maritimes et aériens ; elle contrôle la qualité et fournit l'expertise technique dans la mise en oeuvre de tels projets.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes :

Direction des expertises et normes : assurer les expertises nécessaires au Ministère en procédant à la cueillette de données, à des analyses et à l'établissement de normes en matière de génie.

Direction de la recherche et du contrôle : garantir à tous les responsables de la conception, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures de transport l'assistance technique spécialisée qu'ils requièrent, de même que les supports de recherche nécessaires pour atteindre le plus haut niveau possible de qualité dans le choix des produits et des matériaux ainsi que dans les techniques de mise en oeuvre.

Direction des structures : s'assurer que tous les plans et devis servant à la construction de ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages soient effectués selon les règles de l'art.

Direction des traces et projets : prendre les mesures nécessaires pour que tous les plans et devis servant à la construction des chaussées du Ministère soient dressés selon les règles de l'art.

Direction des acquisitions : assurer aux unités concernées, au moment requis, les droits de propriété et de passage afin d'éviter les délais dans les programmes de construction ou de rénovation ; dans les négociations avec les tiers, agir dans les meilleurs intérêts du Ministère et des intéressés, propriétaires et autres, dans un esprit de justice et d'équité.

3) Direction générale des opérations

Elle voit à l'exécution des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes ainsi qu'aux plans et devis ; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, à l'implantation et à l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

À cette direction générale se greffent les unités administratives suivantes :

Direction de la construction : doter le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction « construction » ; garantir à l'échelle québécoise l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures de transport.

Direction de l'entretien : pourvoir le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction « entretien » ; assurer à l'échelle québécoise l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux d'entretien des infrastructures et des bâtisses sous la juridiction du Ministère.

Directions régionales : fournir au niveau régional une gestion efficace des ressources consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère ; projeter au niveau régional la dimension transport, en représentant le Ministère auprès de la population et de différents organismes publics.

4) Direction générale de la gestion financière

Elle veille à la bonne marche du Ministère, en exerçant un suivi et un contrôle sur le budget, sur la gestion interne, et sur l'utilisation des fonds publics ; elle représente le Ministère auprès du Conseil du trésor pour les demandes de budgets et d'effectifs, elle fournit aux unités administratives du Ministère des services spécialisés en matière de réclamation, contrat et approvisionnement.

Les unités administratives qui en font partie sont les suivantes :

Direction du contrôle budgétaire : garantir une allocation rationnelle des ressources financières du Ministère et un contrôle budgétaire adéquat ; s'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère ainsi que d'un contrôle adéquat des dépenses et des recettes ; veiller à ce que le Ministère récupère les sommes maximums dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements aux niveaux municipal, provincial et fédéral ainsi que les autres sommes dues.

Direction des contrats et de l'approvisionnement : veiller à ce que l'approvisionnement du Ministère en matériaux ou autres fournitures soit effectué au meilleur coût possible et dans les délais requis ; faire en sorte que des services compétents et conformes aux lois ou aux règlements en vigueur soient fournis aux unités administratives du Ministère en matière d'approvisionnement et de contrats.

Direction des réclamations : garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse existant, d'une part, entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction de la vérification interne et des enquêtes : faire en sorte que les unités administratives du Ministère soient gérées efficacement et que les fonds publics soient utilisés conformément aux lois et règlements ; procéder, à la demande des autorités, à des enquêtes relatives à l'intégrité ou à l'honnêteté des agents et mandataires du Ministère dans l'exercice de leurs fonctions.

5) Direction générale de l'administration et du personnel

Elle fournit aux entités administratives du Ministère des services d'expertise et de soutien sur le plan administratif. Elle assiste les gestionnaires en matière de ressources humaines et matérielles, de pratiques administratives, de gestion de l'information et de communication.

Elle conseille les gestionnaires dans l'exercice des pouvoirs qui leur sont délégués aux niveaux de l'organisation administrative, du perfectionnement des employés, des relations de travail et ce, en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives, programmes et directives régissant le personnel de la fonction publique. Elle exerce, de plus, le pouvoir délégué par l'Office du recrutement et de la sélection du personnel pour l'avancement, la promotion et le recrutement du personnel ouvrier.

Elle développe, exploite et entretient des systèmes informatisés de gestion du Ministère.

Dans cette direction générale, sont regroupées les unités administratives suivantes:

Direction du personnel: répondre, au sein du Ministère, de la qualité de la structure administrative, du personnel requis, ainsi que de l'harmonie dans les relations de travail.

Direction des communications: faire connaître à la population, ainsi qu'à la clientèle et aux employés du Ministère, les objectifs, politiques, projets et réalisations du Ministère.

Direction de l'administration: assurer aux gestionnaires du Ministère, sur le plan tant administratif que matériel, l'assistance et le soutien appropriés à leurs besoins.

Direction des systèmes de gestion: pourvoir le Ministère de systèmes cohérents d'information et de gestion qui répondent à ses besoins.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Le ministère des Transports participe aux missions économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le progrès local, régional et national. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère assume la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin que les modes de transport offrent un service satisfaisant aux écoliers.

Quant aux missions gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec, et occasionnellement le transport des membres du gouvernement et de l'administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

C'est à l'intérieur de huit (8) programmes que se répartissent les activités du Ministère:

1. Systèmes de transports terrestres

   Ce programme vise à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun, sauf le transport scolaire qui forme à lui seul le neuvième programme
2. Contrôle du transport

   Ce programme concerne l'application des lois, ordonnances et règlements relatifs au transport commercial des personnes et des marchandises.
3. Construction du réseau routier

   Ce programme vise à l'amélioration du réseau routier.
4. Conservation du réseau routier

   Ce programme vise à maintenir la qualité du réseau routier.
5. Gestion interne et soutien

   Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.
6. Commission des transports du Québec

   Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.
7. Transport maritime et aérien

   Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritimes et aériens.
8. Transport aérien gouvernemental

   Ce programme vise à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.
9. Transport scolaire

   Ce programme vise à permettre aux institutions des niveaux primaire et secondaire d'assurer des services de transport aux écoliers.

Tableau 1

Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transports terrestres	1. Systèmes de transports terrestres 2. Contrôle du transport 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transports maritime et aérien	7. Transports maritime et aérien
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Services de soutien	8. Transport aérien gouvernemental
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et services	9. Transport scolaire

Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

Les effectifs du ministère des Transports, pour l'année 1982-1983, s'établissaient à 8 801, chiffre qui indique le nombre de postes autorisés et qui tient compte de l'addition de 512 postes résultant de l'intégration de l'Office des autoroutes du Québec survenue au cours de l'exercice.

La main d'oeuvre occasionnelle employée par le Ministère a représenté 2 787 personnes-années.

Tableau 2

Classement du personnel permanent par catégorie d'emplois

Catégories d'emplois	Postes autorisés
Hors-cadres	7
Administrateurs	256
Professionnels	667
Agents de maîtrise (fonctionnaires)	196
Agents de maîtrise (agents de la paix)	15
Agents de maîtrise (ouvriers)	251
Techniciens et assimilés	1 448
Employés de bureau et assimilés	1 861
Agents de la paix	160
Ouvriers	3 940
TOTAL	**8 801**

3.2 Ressources financières

Le budget alloué au ministère des Transports pour 1982-1983 s'élevait à 1 559 812 600 $ comparativement à 1 370 746 900 $ pour 1981-1982. Le tableau comparatif qui suit fait état de la répartition du budget par programmes et éléments de programme. On y dénote une hausse très importante des crédits pour le développement du transport en commun ainsi que des augmentations pour l'entretien du réseau routier, le transport scolaire et le transport aérien gouvernemental. Par ailleurs, les crédits relatifs à la construction du réseau routier ainsi qu'aux transports maritime et aérien ont diminué.

On doit cependant noter que les crédits 1982-1983 du tableau comparatif incluent le budget des dépenses de l'Office des autoroutes du Québec dont les opérations ont été intégrées à celles du Ministère au cours de l'année; ces crédits totalisent 39 253 000 $ et se répartissent entre trois programmes:

Programme 3
— Construction du réseau routier 799 000 $

Programme 4
— Conservation du réseau routier 20 658 200 $

Programme 5
— Gestion interne et soutien 17 795 800 $

Tableau 3

Affectation des budgets 1981-1982 et 1982-1983 par programmes et éléments de programme

	1981-1982	1982-1983
1. Systèmes de transport terrestre	239 971 $	351 763 900 $
I Inventaires et recherches	6 744 700	7 533 800
II Transport des personnes	232 024 500	342 883 200
III Transport des marchandises	1 202 000	1 346 900
2. Contrôle du transport	7 254 300 $	7 604 800 $
3. Construction du réseau routier	406 688 400 $	393 260 100 $
I Autoroutes	140 508 600	155 044 300
II Routes principales	94 310 800	102 932 800
III Routes régionales	51 681 300	49 372 800
IV Autres routes	120 187 700	85 910 200
4. Conservation du réseau routier	367 535 200 $	431 987 400 $
I Conservation des chaussées et éléments de confort	134 964 400	155 119 600
II Conservation des structures	18 672 400	24 772 100
III Conservation de l'équipement de contrôle et de sécurité	25 455 200	31 701 000
IV Exploitation d'hiver	111 601 300	132 639 600
V Activités de soutien	29 829 900	31 446 000
VI Soutien en matériel	47 012 000	56 309 100
5. Gestion interne et soutien	36 070 800 $	54 605 200 $
I Direction	3 335 400	3 684 000
II Soutien administratif	12 019 100	31 308 900
III Soutien technique	5 126 500	4 770 100
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	15 589 800	14 842 200

	1981-1982	1982-1983
6.* Commission des transports du Québec	8 375 500 $	9 792 200 $
7. Transport maritime et aérien	49 468 100 $	38 631 100 $
I Transport maritime	25 536 100	31 413 100
II Transport aérien	19 932 000	7 218 000
8. Transport aérien gouvernemental	15 592 300 $	17 265 600 $
I Transport des personnes et des marchandises	8 750 900	9 940 100
II Protection de la forêt	6 841 400	7 325 500
9. Transport scolaire	239 791 100 $	254 902 300 $
I Aide au transport scolaire	238 955 600	253 963 300
II Soutien administratif	835 500	939 000
Total:	1 370 746 900 $	1 559 812 600 $

* La Commision des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

Partie II
Activités par programmes

Chapitre IV
Programme 1

Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaires et recherches

Les activités du Ministère reliées à cet élément de programme se sont inscrites dans la ligne des priorités gouvernementales; les quatre principaux secteurs d'intervention ont été:

a) la recherche et le développement;
b) l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
c) l'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère;
d) le développement économique.

a) La recherche et le développement

Dans la foulée du *Virage technologique*, le Ministère a confié à un groupe de travail représentatif du milieu la préparation d'un rapport de conjoncture sur l'état de la recherche-développement en transport au Québec. Ce travail, portant sur les voies de l'avenir, a été entrepris en vue d'être rendu public au printemps et de faire l'objet d'un colloque-consultation à l'automne de 1983. Le tout servira de base à l'élaboration d'une politique de recherche-développement au Ministère.

Une étude complémentaire, commandée par le Ministère et menée sous l'égide de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), doit fournir une vue d'ensemble de la recherche sur les transports au Québec, c'est-à-dire un inventaire exhaustif des ressources consacrées à la recherche-développement en transport.

L'innovation technologique s'avère très importante à cause des retombées industrielles qu'elle peut susciter. À cet égard, le Ministère a versé à la Société Bombardier une contribution de 330 000 $, dans le cadre d'un programme de subvention de 1 million de dollars réparti sur trois années, afin de lui permettre de poursuivre ses recherches et de mettre au point un prototype de bogie motorisé pour voiture de métro léger.

Également, le Ministère a effectué de nombreuses études sur divers aspects des systèmes de transport, notamment sur les nouvelles formes de transport collectif urbain, comme le covoiturage et le taxi collectif, de même que sur les carburants substituts. En outre, le Ministère expérimente un logiciel de planification des transports (EMME II), conçu par le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, et appliqué au réseau routier de la conurbation du Saguenay. Toutes ces études visent à favoriser, à moyen terme, une utilisation plus efficace des transports sur les plans social, économique et énergétique. Le Ministère a publié *Le rôle de l'automobile au Québec* et *L'avantage énergétique du covoiturage au Québec*.

Le Ministère a poursuivi sa démarche en vue d'améliorer le système d'information statistique et de se doter d'outils de planification et de gestion plus efficaces. Afin d'en arriver à une plus grande coordination des énergies dans le secteur de la recherche en transport, il a aussi collaboré avec des organismes extérieurs comme le Bureau de la statistique du Québec (BSQ), Statistique Canada et des associations comme l'Association des routes et des transports au Canada (ARTC).

b) L'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)

Des efforts considérables ont été déployés afin de répondre aux obligations qui découlent de cette loi et de la création de 94 municipalités régionales de comté (MRC). Conformément à l'article 11 de la loi, le Ministère a produit et transmis au Secrétariat à l'aménagement et au développement (SAD) un document qui décrit ses orientations générales en matière d'aménagement pour l'ensemble du Québec. De même, il a déposé 26 documents qui exposent ses orientations préliminaires spécifiques pour chacune de ces MRC. Ces documents informent chaque MRC des intentions du Ministère susceptibles de les éclairer dans la préparation de leur schéma d'aménagement. Ils décrivent aussi les projets d'équipement et d'infrastructure que le Ministère entend réaliser dans le territoire de chaque municipalité régionale de comté.

Par ailleurs, conformément à l'article 70, le Ministère a préparé des avis concernant 61 règlements de contrôle intérimaire déposés par autant de MRC et a pris en considération la proposition de

schéma d'aménagement présentée par la municipalité régionale de comté des Îles-de-la-Madeleine. Également, le Ministère a entrepris des études en vue d'évaluer les modalités de décentralisation du réseau routier d'intérêt local.

c) L'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère

Selon l'orientation du gouvernement visant à reconstituer, au cours des prochaines années, une marge de manoeuvre qui lui permette de répondre aux besoins nouveaux de la population sans surtaxer l'économie québécoise, le Ministère s'est engagé à réduire la croissance du coût de certaines de ses activités. Il a donc procédé à la détermination des activités moins prioritaires, ce qui l'a conduit à proposer pour l'année 1983-1984 des compressions budgétaires de 38,4 millions de dollars qui s'ajoutent aux compressions initialement prévues de 14,2 millions de dollars.

En plus de cette mesure, le Ministère a entrepris une démarche d'évaluation en profondeur de ses activités dans le secteur de la construction du réseau routier. Cette opération a pour objectif d'assurer la pertinence des activités dans le secteur de la construction et de préparer, s'il y a lieu, des modifications dans l'utilisation des ressources. Cette initiative pourrait éventuellement conduire à l'instauration d'une pratique d'évaluation continue et systématique des programmes du Ministère. Entre temps, les moyens nécessaires étaient mis en oeuvre pour que les projets, les stratégies et les programmes du Ministère relativement à la gestion du réseau routier répondent le plus efficacement possible aux besoins.

En particulier, le Ministère a poursuivi ses activités en ce qui concerne l'élaboration d'un système de classification fonctionnelle du réseau routier afin de rationaliser ses investissements, en matière de construction, d'amélioration et d'entretien du réseau routier, et de se doter d'un outil pouvant servir à tout nouveau partage de responsabilité avec les municipalités. Une proposition de classification routière a été formulée pour les niveaux supérieurs du réseau routier (réseaux national, régional et local collecteur). Elle a fait l'objet d'une consultation interne et sera mise au point au cours de la prochaine année.

d) Le développement économique

Dans la foulée du plan d'action gouvernemental sur l'emploi et l'investissement, le Ministère a proposé un programme d'investissements additionnels de 171,9 millions de dollars réparti sur plusieurs années. En 1983-1984 les immobilisations prévues seront de 64,4 millions de dollars et les emplois créés de 1 300. Les projets du Ministère sont concentrés dans le transport en commun et visent plus particulièrement l'accélération des travaux de construction du métro souterrain et la mise en oeuvre du métro de surface. En 1983-1984, ces projets exigeront respectivement des sommes de 28,6 millions de dollars et 15 millions de dollars. Par ailleurs, le Ministère consacrera durant cette même année 8,5 millions de dollars à la construction de deux traversiers pour la Société des traversiers du Québec (STQ) et à la réfection d'un troisième.

4.2 Travaux de génie

Dans le cadre des activités conduisant à la détermination des programmes et à la précision des objectifs ayant trait au développement ainsi qu'à la sécurité du réseau routier, le Ministère a procédé à un inventaire de ses infrastructures de transport; il a mené 20 enquêtes origine-destination, il a opéré un relevé des caractéristiques géométriques de la route sur 1 955 kilomètres et a accompli 24 études sur les causes qui sont à l'origine d'accidents.

Le Ministère a été particulièrement soucieux de l'environnement, de la protection du patrimoine, de la faune et des sols agricoles, dans l'élaboration de ses travaux de génie. Il a effectué un nombre important d'études à caractère soci-économique et technologique.

Parmi celles-ci, on peut mentionner: l'étude de 30 projets en regard du potentiel archéologique; 67 études d'impact en regard de la construction et de la réfection de routes. On a également effectué des études portant sur la biophysique en rapport avec le réseau routier, sur les impacts sonores, les écrans anti-bruit, le barrage sur la rivière Outaouais, entre Oka et Como, et la pollution aquifère à Trois-Rivières. À cela, on pourrait ajouter 150 consultations fauniques auprès du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Lors de la construction ou de la réfection de routes et d'infrastructures, le Ministère s'assure de la qualité des matériaux utilisés. Au cours de l'exercice 1982-1983, il a analysé 13 849 échantillons, effectué 42 025 essais sur des matériaux, fourni 109 expertises sur du béton de ciment, des mélanges bitumineux et du matériel de métallurgie.

En cartographie, le Ministère a produit et diffusé notamment des cartes du réseau routier, des pistes cyclables, des sentiers de motoneige, des circonscriptions électorales du Québec ainsi que des municipalités du Québec.

4.3 Transport des personnes

Transport en commun

Les principales activités du Ministère en 1982-1983, en matière de transport des personnes, ont eu comme objectifs l'amélioration de la qualité et le

développement adéquat des services de transport en commun, une intégration des modes et des réseaux, autant au niveau de l'offre de service qu'à celui de la tarification, et la mise en place des structures décisionnelles favorisant un meilleur contrôle des coûts.

La politique d'aide au transport en commun a été modifiée en 1981, après entente avec la Communauté urbaine de Montréal, de façon à prévoir que le gouvernement financerait à 100 % le service annuel de la dette imputable aux coûts de prolongement du métro. Cependant, certaines conditions préalables étaient imposées. Comme toutes les conditions n'ont pas été remplies, cette politique a à nouveau été modifiée par le décret 650-82 du 17 mars 1982 qui stipule que le gouvernement verse un montant équivalent à 60 % des sommes engagées, le solde devant être versé lorsque toutes les conditions auront été respectées.

La volonté de privilégier le transport en commun comme principal mode de déplacement des personnes, en particulier en milieu urbain, s'est traduite par des subventions totales de 329,7 millions de dollars, soit 21,1 % des crédits du Ministère. En 1981-1982, les subventions au transport en commun s'élevaient à 236,3 millions de dollars ou 16 % des crédits.

Pour l'exploitation des réseaux par les organismes publics de transport, des subventions au montant de 125,9 millions de dollars leur ont été versées sur la base de leurs revenus.

Pour favoriser l'utilisation du transport en commun de façon régulière, le Ministère a affecté 38,5 millions de dollars au remboursement des réductions accordées aux usagers qui utilisent un laissez-passer mensuel.

Un montant de 18,4 millions de dollars a été affecté au programme de subvention de 75 % des immobilisations de nature locale comme les autobus, les garages, les centres administratifs, etc.. La subvention au service de la dette du métro s'est élevée à 98,4 millions de dollars.

La majeure partie de ces subventions a été versée aux cinq commissions et aux quatre corporations de transport chargées de l'exploitation des réseaux de transport en milieu urbain. En 1982, les dépenses de fonctionnement de ces neuf organismes s'élevaient à 583,5 millions de dollars; ils ont transporté 448,2 millions de passagers.

Une autre mesure prise par le Ministère en faveur du transport en commun apparaît dans la Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives (L.Q. 1981, c. 26).

En vertu de cette loi, les municipalités se sont vues permettre non seulement de subventionner des services de transport en commun mais également de les organiser par le biais d'ententes de service avec un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport en commun ou un transporteur d'écoliers sous contrat avec une commission scolaire.

À l'instigation du ministre des Transports, un groupe de travail tripartite, composé de représentants du Ministère, de transporteurs et d'usagers, a été formé relativement au transport interurbain par autocar au Québec. Selon son mandat, dans un premier temps, il doit dresser un tableau de la situation et en dégager la problématique; le deuxième volet consiste à définir les grandes orientations qui pourraient être privilégiées afin de permettre à ce mode de transport de se développer de façon à remplir pleinement son rôle au sein des autres modes de transport collectif.

Par suite de l'adoption d'un plan de transport intégré pour la région de Montréal, les activités du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) ont été pour la plupart reliées à l'exécution de ce plan.

a) Le métro de surface

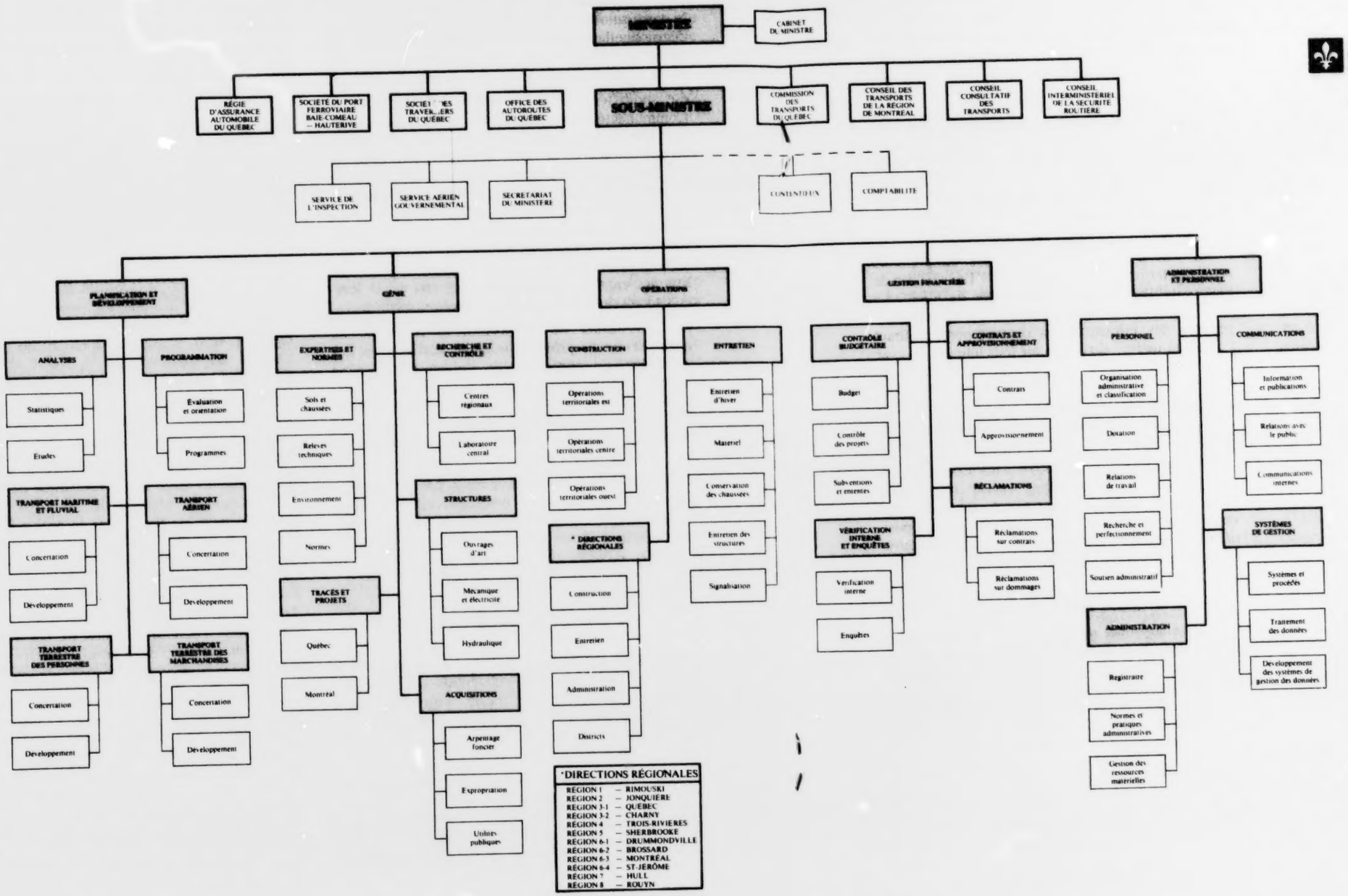
Un décret gouvernemental régit le partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et la Communauté urbaine de Montréal quant aux diverses étapes de réalisation du projet de métro de surface. Ainsi, ce décret confie-t-il au ministre des Transports la responsabilité de la préparation de l'avant-projet dont le réseau initial est composé de deux lignes, la ligne 6: Du Collège / Pointe-aux-Trembles et la ligne 3: Gare Centrale / Deux-Montagnes. Toutefois, la priorité est accordée au tronçon du Collège / Rivière-des-Prairies de la ligne 6.

En 1982, les études se sont donc concentrées sur la ligne 6. La planification générale de cette ligne a été suffisamment avancée pour que puissent débuter, d'une part, les études techniques et les plans préliminaires dans les domaines du gros oeuvre du tracé et des stations, et, d'autre part, que s'amorcent la concertation ainsi que les négociations techniques et administratives avec les tierces parties les plus directement concernées: avec C.N. Rail, quant aux modalités d'occupation de l'emprise, d'exploitation du service, de partage des coûts; avec la CUM, quant aux priorités de réalisation.

La planification de l'aménagement de l'emprise de la ligne 3, (Gare Centrale / Deux-Montagnes) a été ralentie suite aux compressions budgétaires et aux délais survenus dans le développement des projets de Via Rail, quant à l'utilisation de ce corridor ferroviaire pour ses trains inter-cités.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

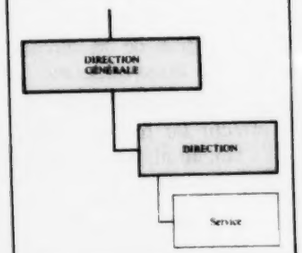
Organisation administrative



*DIRECTIONS RÉGIONALES

RÉGION 1	— RIMOUSKI
RÉGION 2	— JONQUIÈRE
RÉGION 3-1	— QUÉBEC
RÉGION 3-2	— CHARNY
RÉGION 4	— TROIS-RIVIÈRES
RÉGION 5	— SHERBROOKE
RÉGION 6-1	— DRUMMONDVILLE
RÉGION 6-2	— BROSSARD
RÉGION 6-3	— MONTRÉAL
RÉGION 6-4	— ST-JÉRÔME
RÉGION 7	— HULL
RÉGION 8	— ROUYN

Légende:
Nomenclature des unités administratives



Pierre Michaud
sous-ministre

5 mai 1981

b) La modernisation des trains de banlieue

Les travaux et les études nécessaires à la modernisation des lignes de banlieue vers Deux-Montagnes, Rigaud et Saint-Hilaire se sont poursuivis. Parallèlement, les négociations nécessaires ont été entreprises avec le C.N. et le C.P..

En juillet 1982, un accord est intervenu entre la C.T.C.U.M. et le C.N. pour l'intégration de la ligne Deux-Montagnes aux autres réseaux. La réhabilitation du parc de matériel roulant est maintenant terminée et la première phase de restauration des stations achevée.

Par ailleurs, en octobre 1982, un autre accord a été conclu par la C.T.C.U.M. avec le C.P., concernant l'acquisition et la réhabilitation du matériel roulant ainsi que la modernisation d'une dizaine de stations.

Le gouvernement a versé 4,6 millions de dollars pour l'exploitation de ces deux lignes et a employé 12 millions de dollars à leur modernisation.

La ligne Saint-Hilaire, un comité de coordination avec les élus municipaux, a été formée. On procède à une analyse économique de la desserte du corridor Saint-Hilaire.

Des sondages sont effectués auprès des usagers des trains de banlieue et une analyse est faite des résultats de l'intégration sur les clientèles des trains.

c) Le cadre institutionnel, financier et tarifaire

En juin 1982, le ministre des Transports rendait publique une proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. La réforme proposée comportait trois volets:

— du point de vue institutionnel, une remise de contrôle effectif du transport en commun aux élus locaux tant au niveau régional qu'au niveau local proprement dit;

— du point de vue financier, un nouveau partage du financement du coût entre les usagers, les municipalités, le Gouvernement et les bénéficiaires indirects du transport en commun;

— en matière de tarification, une structure permettant l'intégration de tous les modes et réseaux de transport à l'intérieur de la région.

Cette proposition gouvernementale, élaborée par le Ministère de concert avec d'autres ministères, notamment celui des Affaires municipales, a fait l'objet d'une large tournée de diffusion à travers la région de Montréal en prévision des séances de la Commission parlementaire permanente des transports. La Commission a siégé au cours des deuxième et troisième semaines d'octobre et plus d'une cinquantaine de mémoires ont été présentés.

Des travaux ont été mis en marche, auxquels participe le COTREM, pour adapter la proposition de juin 1982, dans toute la mesure du possible, aux avis exprimés.

d) Le transport sur la Rive-Sud

L'examen des scénarios touchant à l'amélioration du transport collectif s'est poursuivi, en collaboration étroite avec les exploitants des systèmes de transport public et privé, avec les municipalités concernées et leur personnel technique ainsi qu'avec les associations locales.

Une étude approfondie sur la station intermodale de métro à Longueuil est en cours. La première partie est terminée; elle a porté sur « l'évaluation de l'accessibilité » au site et à la station du métro. La deuxième partie porte sur les concepts de réaménagements des infrastructures de transport, assurant l'accès au métro, ainsi que sur leur interaction avec le développement du site même. Cette partie de l'étude, qui doit être terminée au milieu de 1983, proposera les réaménagements nécessaires à court et à long terme, tout en recommandant les étapes de leur réalisation.

Le prolongement du métro dans Longueuil est une éventualité qui n'a pas encore recueilli le consensus de toutes les parties intéressées. Il s'agit maintenant de préparer une synthèse des propositions et scénarios d'amélioration du transport collectif étudiés au cours des dix dernières années.

e) Le terminus Henri-Bourassa

L'aménagement du terminus Henri-Bourassa a été entrepris avec la collaboration de huit organismes coordonnés par le COTREM. Conformément au concept élaboré, les négociations se sont poursuivies et les parties concernées ont travaillé à la réalisation de ce projet, qui comprend deux phases dont la première s'est terminée au mois de mars 1982. Quant à la deuxième, elle devait être terminée au mois de juin 1983.

Ce nouveau terminus comprend une salle d'attente, quatorze débarcadères pour les autobus de la Commission des transports de Laval ainsi qu'un lien souterrain direct avec le métro. Quant à l'édifice administratif, sa construction est terminée.

f) Les mesures préférentielles pour le transport en commun

Différentes études ont été entreprises ou poursuivies afin d'améliorer la situation du transport dans la région de Montréal.

Dans ce sens, il convient de mentionner les études suivantes:

— amélioration du transport en commun dans le corridor du boulevard des Laurentides;
— accessibilité au terminus de la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal;
— traitements préférentiels pour les autobus à l'approche nord du pont Mercier;
— amélioration de la voie réservée sur le pont Champlain;
— normalisation de la signalisation dans les corridors prioritaires;
— établissement de traitements préférentiels pour les véhicules à taux d'occupation élevé sur les autoroutes à péage;
— degré d'utilisation possible d'autobus articulés dans les voies réservées;
— carrefour de transport au centre-ville de Montréal;
— mesures préférentielles dans le corridor Hippolyte-Lafontaine.

Tableau 4

Organismes publics de transport, 1978-1982

Année	Population desservie (millions)	Passagers (millions)	Dépenses d'exploitation (millions $)	Subventions totales (millions $)
1978	3,2	373,6	296,4	116,6
1979	3,2	336,1	320,3	150,7
1980	3,4	386,5	390,9	185,9
1981	3,3	437,8	471,8	236,3
1982*	3,3	448,2	583,5	329,7

* Valeurs estimées

Transport par véhicule-taxi

En août 1982, le ministre des Transports rendait public un programme d'action intitulé « De nouvelles avenues pour le taxi ». Les principaux objectifs visés par cette initiative sont d'accroître la rentabilité de l'industrie du taxi, de promouvoir une meilleure concertation entre les organismes composant cette industrie et de faire en sorte que le service soit mieux adapté aux besoins des usagers.

En guise de nouvelles avenues, la réforme repose essentiellement sur les vues suivantes: l'ouverture à de nouveaux marchés tel que le taxi collectif, le taxi à contrat et le transport de biens, ainsi qu'une nouvelle répartition des responsabilités entre les autorités québécoises et municipales.

Suite au dépôt de ce document, le Ministère a entrepris des consultations, notamment au moment de la tenue d'une Commission parlementaire en février 1983, au cours de laquelle ont été présentés plus d'une vingtaine de mémoires; ceux-ci provenaient surtout de l'industrie du taxi et du monde municipal.

De tout le travail qui s'en est suivi, le Ministère prévoit comme résultats, au cours de l'année 1983, une révision de la réglementation et le dépôt d'un projet de loi pour adoption à l'Assemblée nationale.

Transport des personnes handicapées

Les services de transport adapté, subventionnés par le ministère des Transports, ont maintenu un rythme rapide de développement. Le budget alloué à ce secteur est passé de 4,3 millions de dollars en 1981-1982 à 9,2 millions de dollars en 1982-1983. Tous les organismes publics de transport en commun sont maintenant dotés d'un service adapté aux personnes handicapées. De plus, le nombre de municipalités offrant ce service, sans compter celles qui sont déjà desservies par un réseau de transport en commun, est passé de 100 à 130 en 1982-1983.

Afin de donner suite aux engagements pris lors du Sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée, le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère des Affaires sociales, des représentants des personnes handicapées et des organismes dispensateurs du service, a élaboré un plan et des procédures uniformes d'admissibilité au transport adapté applicables à l'ensemble du Québec.

De plus, dans le cadre d'un projet expérimental, le ministère des Transports a procédé à l'aménagement de lieux de stationnement sûrs pour bicyclettes dans divers édifices gouvernementaux à Montréal, à Québec et dans cinq autres municipalités. Ce projet spécial de 25 000 $ visait, d'une part, à encourager les fonctionnaires à utiliser la bicyclette pour se rendre au travail et, d'autre part, à démontrer l'importance que revêt l'idée d'un stationnement sûr dans l'optique du développement du cyclisme.

De plus, un inventaire complet des services dispensés dans les établissements du réseau des Affaires sociales a été dressé, permettant d'envisager diverses hypothèses du regroupement des services de transport adapté, subventionnés par le MTQ et le MAS. Le Ministère a aussi étudié l'idée d'abolir les barrières réglementaires faisant obstacle à une utilisation plus grande du taxi pour le transport des personnes handicapées.

Promotion de la bicyclette

Au cours de l'exercice, le Ministère a continué à participer à la promotion de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire.

Tout d'abord, il a contribué financièrement à la tenue de cinq colloques régionaux: Hull, Blainville, Saint-Hyacinthe, Jonquière et Québec, organisés par Vélo-Québec. Ces rencontres s'adressaient principalement aux responsables municipaux et visaient à faire progresser la compréhension des problèmes

quotidiens des cyclistes ainsi qu'à faire connaître les avantages et les limites des différents types d'aménagement.

On a aussi procédé, toujours en collaboration avec Vélo-Québec, au lancement de la Carte du Québec cyclable. Ce document est une reproduction de la Carte routière du Québec sur laquelle on a superposé différents renseignements à l'intention des cyclo-touristes. On y retrouve 43 parcours régionaux ainsi que la Vélo-route Montréal-Québec, dont les conditions de sécurité ont fait l'objet d'une attention particulière.

4.4 Transport des marchandises

Par camion

Dans le secteur du transport terrestre des marchandises, le Ministère a arrêté les orientations et les objectifs suivants:

— efficacité de l'industrie du transport routier des marchandises et rentabilité de ses entreprises;
— plus grande contribution du secteur du transport terrestre des marchandises à la réalisation des plans d'action économiques régionaux et sectoriels du gouvernement du Québec.

Par ailleurs, le ministère des Transports a tenu un colloque-consultation les 31 mai et 1er juin 1982. Cet événement a permis aux différents partenaires de l'industrie du transport routier des marchandises d'exposer leurs problèmes et de proposer des solutions pouvant les aider à traverser la période économique difficile. Les consensus et engagements qui y ont pris forme ont fait l'objet d'un document intitulé: *Sommaire des engagements du colloque-consultation sur le transport routier des marchandises*.

Suite à ce colloque, le Ministère, en collaboration avec la Commission des transports du Québec, a préparé un projet de refonte de l'Ordonnance générale 4 995 sur le camionnage afin de lui donner plus de flexibilité et d'améliorer le ratio qualité-prix des services offerts par les transporteurs.

De plus, le Ministère s'est engagé à ouvrir des avenues non réglementaires dans le but de rapprocher l'offre et la demande et d'augmenter la productivité de l'industrie. Dans cet esprit, le Ministère a organisé deux colloques régionaux, l'un à Rivière-du-Loup, l'autre à Trois-Rivières, portant sur la distribution physique des marchandises.

Un comité interministériel, sous la responsabilité conjointe des ministères de la Justice et des Transports, a été formé. Il a été chargé d'étudier les divers aspects du transport des matières dangereuses et de doter le Québec d'une réglementation compatible avec celle des autres juridictions tout en respectant les champs de compétence des autres ministères québécois.

Le Ministère a modifié le règlement sur les charges et dimensions dans le but de faciliter l'uniformisation des dimensions des véhicules routiers par rapport à celles qui sont de rigueur en Ontario. Il a aussi repoussé, jusqu'au 31 mars 1985, l'application de mesures transitoires pour les camions à benne basculante ou de déchets.

En collaboration avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, il a mené des expériences de train routier sur les autoroutes, qui ont permis d'évaluer les économies d'énergie rendues possibles sans que ne soit mise en danger la sécurité des usagers de la route.

Le Ministère a préparé un projet visant à modifier le règlement 12 en regard de son champ d'application, du transfert des permis et des règles applicables au contrôle du courtage dans le camionnage en vrac; ces modifications ont été jugées conformes à l'évalution de l'industrie du camionnage en vrac.

Par chemin de fer

Un avant-projet de loi relatif à la révision de la Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14), couvrant les différents aspects de la sécurité des opérations, a été élaboré et fait présentement l'objet de consultation, notamment auprès de la Commission des transports du Québec.

Entre temps, les chemins de fer exploités en vertu d'une charte québécoise ont respecté la procédure établie quant à l'approbation, avant publication, des modifications apportées à leurs taux et règlements. C'est ainsi que le chemin de fer Roberval et Saguenay, au début de 1982, a soumis au Ministère une révision complète de ses taux et quelques modifications des règlements afférents. D'autres sociétés soumises à un régime semblable, telles que le chemin de fer Matane et du Golfe, la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau / Hauterive et la Compagnie de gestion de Matane, ont aussi présenté au Ministère des modifications de taux et règlements, en plusieurs occasions.

Par ailleurs, le Ministère participe avec le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux aux travaux exécutés en vue de produire un cahier de normes applicables à l'électrification des chemins de fer au Canada et d'assurer une certaine uniformité ainsi que la compatibilité dans les divers projets de conversion.

Quant aux requêtes en abandon d'embranchement, le Ministère est intervenu lors des audiences tenues par la Commission canadienne des transports. Il a déposé des mémoires concernant des

demandes d'abandon de tronçon touchant les municipalités de Wyman et de Waltham dans le comté de Pontiac ainsi que les subdivisions de Témiscouata et de Sainte-Agathe.

Un des événements qui ont le plus contribué à mobiliser les énergies du Ministère a été sans doute le lancement de la nouvelle politique fédérale du transport des grains. En effet, en juin 1982, le gouvernement fédéral rendait public le rapport Gilson qui proposait des modifications majeures à la politique alors en vigueur.

En collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le Ministère a préparé des dossiers sur les incidences au Québec de cette nouvelle politique. Ainsi, il a rédigé un document intitulé: *Le ministère des Transports et la question du transport des grains de l'Ouest*; ce document ainsi qu'une annexe technique ont été rendus publics lors du mini-sommet sur la politique céréalière canadienne tenu à Québec en novembre 1982.

Le Ministère a aussi préparé un diaporama qui a été présenté lors de la tournée régionale de la Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec ainsi qu'un document intitulé: *La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec*.

Chapitre V
Programme 2

Contrôle du transport

Grâce aux nouvelles méthodes et aux nouveaux outils de travail dont il s'est doté, le Ministère a réussi à accroître l'efficacité de ses activités de contrôle du transport sans augmenter ses effectifs et en réduisant même le temps supplémentaire.

De plus, l'accès au Ministère, depuis le début de janvier 1983, aux données du Centre de renseignements policiers du Québec, a facilité la détection des infractions et assuré une certaine protection du personnel affecté au contrôle routier.

L'efficacité du travail d'inspection a permis d'établir quelque 17 000 dossiers qui ont été à l'origine d'enquêtes ou de poursuites. Cette activité s'est accompagnée de quelque 60 000 vérifications de véhicules et de la pesée de plus de 35 000 autres. De plus, le Ministère a fourni sa collaboration à la chasse aux guimbardes (« minounes »). Ainsi, près de 4 000 véhicules ont été interceptés et 475 d'entre eux conduits à une inspection mécanique.

L'année 1982 a été celle, entre autres, de l'implantation du nouveau Code de la sécurité routière. Le Ministère, chargé de l'application de certains articles de ce nouveau Code, a consacré plusieurs journées à la formation du personnel touché par ces mesures.

Le Ministère a été particulièrement actif sur le plan de ses relations avec les milieux intéressés. En effet, en plus de participer aux congrès de l'Association nationale des camionneurs artisans, de l'Association des camionneurs du Québec, et de l'Association des transporteurs d'écoliers du Québec, il a été l'hôte du Colloque interprovincial du contrôle du transport routier.

Chapitre VI
Programme 3

Construction du réseau routier

6.1 Orientations

Le Ministère a poursuivi l'application de son nouveau plan d'action en matière de construction routière qui vise à maximiser les impacts de ses interventions, à correspondre aux préoccupations nouvelles concernant l'aménagement du territoire et la qualité de vie, et à satisfaire les besoins réels de la société québécoise.

En particulier, les activités du Ministère ont reçu les orientations suivantes:

— un appui à l'action gouvernementale tendant à densifier les secteurs déjà urbanisés et à éviter de coûteux éparpillements de population;

— une attention spéciale aux liaisons interrégionales, compte tenu de leur importance capitale dans le développement socio-économique des territoires qu'elles desservent;

— un accent marqué mis sur le parachèvement des tronçons routiers jugés essentiels à la sécurité, au bon fonctionnement du réseau et à l'amélioration du niveau de service;

— la poursuite de la construction d'échangeurs, de viaducs d'étagement, de carrefours et de voies de contournement nécessaires au maintien d'un réseau routier équilibré;

— quant au réseau de chemins municipaux, la priorité est sur l'amélioration des chemins collecteurs et des chemins à forte circulation journalière; et sur les activités de réfection et de correction des chemins à faible circulation.

6.2 Travaux routiers

Dans le domaine de la construction d'infrastructures de transport, pour l'année financière 1982-1983, les montants investis ont été de 85 millions de dollars sur les autoroutes, 75 millions de dollars sur les routes provinciales, 25 millions de dollars sur les routes régionales et 50 millions de dollars sur les autres routes.

Le ministère des Transports a continué certains travaux d'envergure entrepris au cours des années précédentes. C'est ainsi que des travaux importants ont été effectués sur une section de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec, située entre Cap-de-la-Madeleine et Sainte-Anne-de-la-Pérade.

À Montréal, le Ministère a terminé la construction du tunnel Viger sur le boulevard Ville-Marie et il a poursuivi le projet d'amélioration des bandes centrales et du système d'éclairage sur le boulevard Métropolitain, du boulevard Pie IX jusqu'à l'autoroute 25.

Dans le prolongement de l'autoroute 50 entre Hull et Masson, le Ministère a effectué des travaux de terrassement et de gravelage entre l'échangeur du C.P. à Hull et l'avenue Laurentide à Angers, soit sur une distance de quelque 20 kilomètres. Il a procédé à l'aménagement de structures à l'intersection de l'autoroute 50 et de la route 327, près de Lachute. Il a, en outre, entrepris la construction de l'échangeur routier devant donner accès à l'usine Stablex, située en bordure de l'autoroute 15 à Sainte-Thérèse.

À Chicoutimi, un tronçon de 2,3 kilomètres de l'autoroute 70 est en construction; appelé à relier Chicoutimi à Jonquière, il sera ouvert à la circulation à la fin de 1984.

La ville de Beauport, quant à elle, est traversée par un tronçon de l'autoroute 440, sur 2,9 kilomètres (3 voies dans chaque direction), au niveau des battures sur le fleuve Saint-Laurent; cette réalisation a nécessité des investissements de 7 millions de dollars dont 4,2 ont été déboursés au cours de l'exercice 1982-1983, permettant l'ouverture de l'autoroute sur toute sa longueur, de la Colline parlementaire à la rivière Montmorency.

À Sainte-Marie-de-Beauce, les travaux se sont poursuivis pour la construction d'un tronçon de 5,5 kilomètres de l'autoroute 73, y compris trois structures d'étagement.

Une courbe dangereuse sur l'autoroute 20 à son intersection avec la route 116 dans Sainte-Rosalie et Saint-Simon a été corrigée, entraînant des travaux sur une longueur de 2 kilomètres.

Dans l'est du Québec, sur la rive nord de la péninsule gaspésienne, dans Saint-Maxime-du-Mont-Louis et Sainte-Madeleine-de-la-Rivière, le ministère des Transports a commencé la construction de 7,9 kilomètres de route et de mur de protection contre la mer; ce projet est présentement réalisé à 60 % et l'ouverture de ce tronçon est prévue pour la fin de l'été 1983.

Les travaux d'élargissement à quatre voies de la route 132, à Saint-Romuald, ont débuté dans le cadre d'un protocole d'entente en vertu duquel les frais sont partagés à 75 % et 25 % respectivement par le Ministère et la ville.

Les travaux de construction de la nouvelle route 122 se sont poursuivis pour le contournement de Victoriaville. Le contournement nord de la ville de Sherbrooke a été amorcé par la construction de deux ponts sur la rivière Saint-François; ce projet a débuté en juin 1982.

Le ministère des Transports a ouvert à la circulation la totalité des voies de l'échangeur Charles-Lemoyne, situé aux intersections des routes 112, 116 et 134 (boulevard Taschereau) dans les municipalités de Longueuil, Saint-Hubert, Lemoyne et Greenfield-Park.

Des travaux de réfection ont été exécutés sur la route 116 dans Princeville et sur la route 155 qui relie Grand-Mère à La Tuque.

La route 117, qui relie l'Abitibi-Témiscamingue et la Baie-James à Montréal, via le Parc de la Vérendrye, fait l'objet d'un programme important de construction ou de réfection sur une distance de 360 kilomètres entre Louvicourt et Saint-Jovite; à la fin de 1982, le public voyageur pouvait circuler sur plus de 100 kilomètres de nouvelle chaussée.

D'autres travaux importants ont été exécutés sur la route 117, pour le contournement de Val-d'Or et l'érection du pont de la rivière Kinojévis, près de Rouyn-Noranda.

Une nouvelle section de la route 138 a été ouverte à Forestville, comprenant un pont sur la rivière Sault-au-Cochon.

À ces travaux, s'ajoutent divers projets sur les routes 199 aux Îles-de-la-Madeleine, 155 à Grandes-Piles, 116 et 122 près de Victoriaville, 167 et 169 au Saguenay/Lac-Saint-Jean ainsi que la route 185, près de Rivière-du-Loup.

6.3 Travaux de génie

Le Ministère a dressé les plans et devis de 130 projets se rapportant à 1 000 kilomètres de route, de 20 projets de ponts et de 49 projets d'éclairage, tout en poursuivant et surveillant les travaux dans 33 projets de ponts, le tout évalué à 529,2 millions de dollards.

Des plans et devis ont aussi été préparés pour 63 projets d'aménagement connexe, comprenant 11 haltes routières, 17 postes de pesée et 35 aménagements paysagers.

Des plans d'arpentage foncier ont été préparés pour 915 kilomètres de route, ainsi que 200 plans d'expropriation et 880 projets de déplacement d'ouvrages d'utilité publique.

Chapitre VII
Programme 4

Entretien du réseau routier

7.1 Conservation des chaussées

Le Ministère a accentué ses efforts en vue d'effectuer des travaux de qualité tout en réalisant des économies réelles. À ce titre, il convient de mentionner le planage des chaussées, le recyclage des vieux pavages et le traitement de surface simple.

Dans le même sens, des expériences ont été menées sur le scellement des fissures, le traitement de surface aux émulsions polymétriques et l'application multiple de chlorure de calcium comme abat-poussière.

Des travaux de scarification à froid, suivis d'une couche de pavage, ont été exécutés sur une voie de roulement de l'autoroute 20, entre Lotbinière et Lévis, sur une distance de 35 kilomètres.

Un programme d'implantation de nouveaux postes de pesée a été instauré pour un meilleur contrôle des charges.

Tableau 5

Inventaire en kilomètres du réseau routier*

Type de route	Surface		Total
	Pavée	Non pavée	
Autoroutes	2 305		2 305
Provinciales	8 788	529	9 317
Régionales	7 121	1 312	8 433
Municipales	16 321	21 387	37 708
TOTAL	**34 535**	**23 228**	**57 763**

* Au 4 août 1982

7.2 Structures

Les 12 000 structures existantes ont été inspectées et environ 1 600 ont subi des travaux d'entretien. Une somme de 20,5 millions de dollars a été affectée aux ponts, viaducs et tunnels situés dans le réseau entretenu par le Ministère. De plus, le Ministère a fourni un appui technique et financier aux municipalités pour l'entretien des ponts et viaducs de leur ressort. Dans ce cas, un montant de 3,5 millions de dollars a été employé à la réparation d'environ 150 structures.

L'entretien et l'exploitation des quais et des débarcadères ont coûté 225 000 $.

Des travaux ont été entrepris pour la rénovation du système d'éclairage du pont Honoré-Mercier, qui relie Montréal à la Rive-Sud, au coût de 875 000 $. La métallisation de la structure d'acier du pont Pierre-Laporte se poursuit et devrait être terminée à l'automne 1984. Le pont Laviolette, à Trois-Rivières, fera l'objet d'une dépense de 2,5 millions de dollars pour la protection de la superstructure et la réfection des joints de dilatation.

La réfection du tablier du pont reliant l'île-Dupas à l'île-Saint-Ignace, près de Berthierville, a coûté 750 000 $. Entre Pierreville et Saint-François-du-Lac, le Ministère a entrepris la réfection du pont situé sur la rivière Saint-François, au coût de 1 million de dollars. À Laval, une somme de 1,2 millions de dollars a été affectée à l'élargissement et à la réfection des éléments endommagés du pont Arthur-Sauvé.

Le Ministère a fait l'inspection et a dressé une liste des structures d'acier construites avant les années 40, indiquant leur capacité portante, dans le but d'informer les transporteurs des restrictions sur certaines d'entre elles.

7.3 Équipement de contrôle

Le Ministère a procédé à l'entretien de 52 925 luminaires de rues et de 680 feux lumineux. Il a fabriqué 87 165 panneaux de signalisation au sol, 37 258 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et 462 panneaux surélevés.

Par ailleurs, 1 136 386 litres de peinture blanche et 1 431 990 litres de peinture jaune ont été employés pour le marquage des routes, de même que 1 500 000 kilogrammes de microbille de verre qui, mélangée à la peinture, ajoute à la luminosité.

7.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver, le Ministère a accordé 646 contrats, soit 202 à des municipalités et 444 à l'entreprise privée, d'une valeur globale de 36 001 500 $ pour l'entretien de routes de toutes catégories; il a versé 31 millions de dollars en subventions à 1 382 municipalités pour l'entretien de chemins municipaux. Quant au reste des travaux d'entretien d'hiver, le Ministère l'a assumé en régie, à même un fonds de 32,3 millions de dollars qui comprenait aussi les montants affectés à la planification, à l'administration et au contrôle de l'ensemble des activités de ce secteur.

Tableau 6
Entretien d'hiver

Travaux exécutés par	Distance en kilomètres	
	Déneigement	Déglaçage
Ministère des Transports du Québec	7 068 (10,4 %)	7 992 (11,8 %)
Municipalités (contrats) et entreprise privée (contrats)	21 084 (31,1 %)	20 070 (29,6 %)
Subventions aux municipalités	39 664 (58,5 %)	39 664 (58,6 %)
TOTAL:	**67 816 (100 %)**	**67 726 (100 %)**

La quantité de chlorures épandus se répartit comme suit: 7 600 tonnes de calcium et 505 000 tonnes de sodium. Le coût des matériaux de déglaçage utilisés a été de l'ordre de 26,8 millions de dollars.

7.5 Activités de soutien

L'entretien et l'exploitation des immeubles des 48 centres du Ministère ont absorbé environ 8 millions de dollars. L'exploitation: électricité, chauffage, ménage et gardiennage, a coûté 4,5 millions de dollars. Des travaux d'entretien ont été exécutés pour une somme de 3,5 millions de dollars. Le coût total moyen est de 27 $/m^2 de surface.

Le paiement d'indemnités à la suite de réclamations et de dommages, le fonctionnement des ateliers, l'entretien des cours, le paiement de la main-d'oeuvre, les télécommunications et l'information au public sont les activités de soutien qui ont absorbé la balance du budget à cet élément de programme, soit une somme de 24,3 millions de dollars.

7.6 Soutien en matériel

Le matériel du Ministère affecté à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport, formé de 7 798 composantes, représente une valeur aux livres de quelque 27,2 millions de dollars et a coûté environ 68,7 millions de dollars.

Pour en assurer l'entretien, le Ministère compte 51 ateliers de réparation, installés dans les districts, ainsi que deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal.

Dans ce secteur, le Ministère a affecté 21 550 000 $ au budget de fonctionnement et 8 875 000 $ aux immobilisations.

Dans le cadre du programme gouvernemental d'économie d'énergie, le Ministère a procédé à l'achat de camions de service dont la masse totale en charge a été diminuée de 3 000 kilogrammes et à l'acquisition de mini-niveleuses plus économiques en carburant. Des études ont également été entreprises en vue de favoriser l'utilisation du gaz propane comme carburant et il est apparu que les premiers essais pourront avoir lieu en 1983.

Par suite de l'intégration de l'Office des autoroutes au ministère des Transports, le parc de matériel a augmenté de 522 unités, dont 171 motorisées, et un transfert de budget de fonctionnement a été effectué, de quelque 1 554 500 $.

7.7 Génie

Des études concernant la réfection des chaussées ont porté sur 202 kilomètres de routes; d'autres, concernant l'indice de glissement des chaussées, ont porté sur 1 825 kilomètres. La surveillance et le contrôle de la qualité des routes ont fait l'objet de 338 projets qui ont touché à 3 255 kilomètres de routes.

Le Ministère a également étudié 19 projets d'élargissement et de réparation de ponts ainsi que 5 projets d'installation de conduites de gaz sur des ponts; la surveillance et le contrôle de la qualité des structures se sont concentrés sur 120 projets.

En ce qui concerne la conservation de l'équipement de contrôle et de surveillance, 8 ponts d'étagement sur voies ferrées ont été construits et 119 passages à niveau ont fait l'objet d'activités de génie quant à l'installation ou à la conservation de l'équipement électronique nécessaire à la sécurité du public voyageur.

Chapitre VIII
Programme 5

Gestion interne et soutien

8.1 Gestion financière

Le Ministère a adjugé 1 571 contrats, représentant des engagements financiers de 231 millions de dollars et se répartissant ainsi: construction: 312 contrats, pour 131 millions de dollars; entretien d'été: 458 pour 59 millions de dollars; entretien d'hiver: 646 pour 36 millions de dollars; services professionnels: 103 pour 4 millions de dollars; autres: 52 pour 1 million de dollars.

Les matériaux routiers et autres fournitures dont il a fait l'acquisition ont coûté 120 millions de dollars; les principaux sont les fondants, le ciment asphaltique, le gravier, la pierre, le sable et les carburants.

Dans le but de gérer ses stocks de matériaux de la façon la plus économique et la plus efficace et d'assurer un meilleur contrôle de ses inventaires, le Ministère a conçu un nouveau système, basé sur une codification uniforme, qui doit être mis en application dès avril 1983.

Le rythme des réclamations est demeuré sensiblement le même. Le Ministère a étudié 118 réclamations sur contrat dont les montants réclamés se sont élevés à 20 millions de dollars, représentant 12 % de la valeur des contrats. De ce nombre, 34 réclamations ont été refusées et 61 acceptées, totalisant des déboursés de 1,85 millions de dollars; 23 demeurent encore en négociation. Le montant des offres de règlement acceptées représente 27 % des montants réclamés.

D'autre part, le Ministère a reçu 2 031 plaintes pour dommages divers subis; 1 680 cas ont été refusés, aucune faute n'étant imputable au Ministère, et 351 ont été jugés recevables.

Le Ministère a soumis six rapports de vérification interne et quatre rapports du Vérificateur général à son Comité de vérification. Ce comité, formé du sous-ministre qui le préside, de deux sous-ministres adjoints et d'un secrétaire, s'est réuni à quatre occasions. Le Comité de vérification s'est révélé un excellent moyen de communications entre les autorités et les responsables concernés et il a permis à ces derniers de mieux percevoir les priorités et les besoins du Ministère. D'autre part, les décisions prises par un tel comité, relatives aux mesures correctives et aux contrôles préventifs proposés dans les divers rapports, ne peuvent que concorder avec les objectifs du Ministère concernant l'économie, l'efficience et l'efficacité.

Le Ministère a aussi répondu à plusieurs demandes d'enquête concernant des vols, des fraudes et diverses irrégularités venant de la part d'employés ou d'agents de l'extérieur. Les conclusions de ces enquêtes lui ont permis de façon générale de prendre les mesures nécessaires pour redresser les manquements à l'intégrité et à l'honnêteté ou apporter les correctifs propres à assurer un meilleur contrôle des fonds dépensés tant en salaires qu'en biens de toutes sortes.

8.2 Administration

Le centre de transports de Sherbrooke (district 36) a été déplacé du coeur de la ville vers le carrefour des autoroutes 10-55 et 410 au coût d'environ quatre millions de dollars. Situé à un endroit propice à une action prompte pour l'entretien des grandes artères, le nouveau centre intégré comprend un bureau, un garage d'exploitation, un atelier et un entrepôt de sel (igloo).

La construction d'un nouveau bureau de district, entreprise à Ormstown, est en voie de parachèvement; les travaux sont évalués à 490 000 $.

La conservation des dossiers a fait l'objet d'un protocole d'entente entre le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics et Approvisionnement; ce dernier assumera la gestion des dossiers en préarchivage du ministère des Transports, à l'exception des plans. De plus, le Ministère a procédé à l'épuration de tous les formulaires en usage.

Le Ministère a entrepris des études et des travaux, en concertation, en vue de se doter d'un plan directeur en matière de communications internes, formant un réseau serré de relations administratives et techniques qui repose principalement sur le rôle respectif des unités administratives suivantes: le Service des normes, le Service des normes et pratiques administratives et la Direction des communications. Par la même occasion, cinq nouvelles directives sont venues renforcer le mandat de cette dernière Direction.

8.3 Communications

Le Ministère a mobilisé ses ressources techniques et administratives en matière de communica-

tion pour appuyer et renforcer son action auprès du public et, plus particulièrement, des clientèles diverses de l'industrie ou des services de transport.

Dans le cadre des priorités gouvernementales et des orientations ministérielles, les moyens modernes de communication ont été mis en oeuvre, alliant à la parole et à l'écrit la force de l'image, soit documents audio-visuels, publications de toutes sortes, expositions, conférences de presse, campagnes d'information et mouvements d'animation.

Une proposition gouvernementale relative à l'organisation et au financement du transport en commun dans la région montréalaise a fait l'objet d'une importante campagne d'information et de consultation.

Un document sur l'industrie du taxi visant à lui ouvrir de nouveaux marchés et à assouplir le cadre réglementaire qui la régit a enclenché un processus de consultation qui a conduit à une commission parlementaire.

L'industrie du camionnage a été conviée à un colloque-consultation pour lequel deux publications ont été produites: la première servant de document de travail et de discussion, la deuxième dressant le sommaire des engagements du Ministère.

La tenue d'un colloque international sur le système Grands-Lacs—Saint-Laurent, jumelée au Salon du Saint-Laurent, a entraîné la participation active du Ministère qui a rendu publique, à cette occasion, une brochure visant à faire connaître l'orientation qu'entend donner le Québec au développement portuaire et a projeté un document audio-visuel sur le trafic fluvial. Le Ministère a aussi présenté, pendant toute la durée du colloque, deux maquettes illustrant une période d'activité intense sur le fleuve.

Pour faire valoir sa position devant la nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest, le Ministère a présenté ses vues à l'aide d'une publication, d'un document audio-visuel et de séances d'animation.

Il a produit des ouvrages sur la recherche en transport, sur ses orientations générales et spécifiques en matière d'aménagement et d'urbanisme ainsi que sur l'avantage énergétique du covoiturage; de même il a publié des cartes routières et, en collaboration avec Vélo-Québec, il a lancé la Carte du Québec cyclable.

8.4 Systèmes de gestion

Le Ministère a intensifié l'expansion des systèmes informatiques; il a procédé à la création des cinq systèmes suivants:

— information sur la préparation des plans d'arpentage foncier;
— préparation des plans de vol;
— calcul relatif aux projets de routes à deux chaussées;
— calcul de la visibilité pour le design des routes.

Il importe aussi de souligner l'implantation de divers logiciels concernant, notamment, le calcul de la stabilité des pentes et le calcul de la pollution par le bruit, ainsi que l'adaptation du traitement interactif au système de rapport d'accidents.

En ce qui a trait au traitement distribué, de nouveaux systèmes ont aussi été créés pour les activités suivantes:

— le traitement des rapports journaliers;
— le suivi budgétaire;
— l'inventaire des matériaux.

D'autres ont été conçus pour la préparation des demandes de paiement et le suivi des étapes des projets de construction.

Le réseau de traitement informatique s'est élargi par l'acquisition d'un mini-ordinateur pour la gestion du tunnel Ville-Marie et d'un autre pour le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM). Le Ministère a aussi fait l'acquisition de micro-ordinateurs à l'intention de diverses unités administratives.

La mécanisation des bureaux du Service de l'inspection a été terminée. Des écrans ont été installés dans les bureaux de l'Expropriation à Rimouski et à Sherbrooke, de même qu'au Service des relevés techniques à Montréal.

L'orientation de l'ensemble de la bureautique au ministère des Transports a fait l'objet d'une importante étude. D'autres études ont été menées sur les besoins en appareils de traitement de textes, sur la conception d'un système d'information concernant le matériel d'entretien au Service aérien gouvernemental, sur la conception des panneaux de signalisation à l'aide de l'informatique ainsi que sur la conception d'un système pour le suivi des enveloppes budgétaires régionales.

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le Ministère a largement contribué à la continuité des dessertes maritimes avec certaines régions isolées (telles que le Nouveau-Québec, la Moyenne-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord ainsi que les Îles-de-la-Madeleine), en plus de subventionner les services de traversiers qui relient entre elles certaines autres régions coupées par le Saint-Laurent, le Saguenay, d'autres rivières ou lacs.

Le Ministère a poursuivi son programme de rationalisation des services de traversiers et de dessertes de façon à atteindre son principal objectif: une plus grande efficacité au moindre coût possible.

Ce programme a eu pour effet d'établir un meilleur suivi à la fois de l'exécution des ententes de services et de l'efficience économique des fonds investis sous forme de subventions ainsi qu'un ajustement de la tarification.

Également, le Ministère a substitué au règlement 15, sur certaines normes de taux et de tarifs pour le transport par navire traversier, un nouveau règlement concernant la gratuité de certains services de transport par traversiers qui autorise la délivrance de cartes de gratuité pour les personnes et les véhicules, d'une durée maximale d'un an, au coût de 3,00 $ la carte. Selon l'ancien règlement, les cartes n'avaient pas de limite de validité et coûtaient 1,00 $.

Par ailleurs, les résultats positifs tirés d'une expérience-pilote menée en 1981 ont permis d'organiser une traverse maritime régulière entre l'île d'Anticosti, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, incorporée à la desserte de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord. L'Île d'Anticosti a donc bénéficié d'un service de deux traversées par semaine (aller et retour) du 15 juin au 14 décembre 1982. De plus, en réponse aux recommandations du rapport Payne sur la Basse-Côte-Nord, une étude a été entreprise en vue de l'amélioration générale des services.

Les subventions versées par le Ministère en 1982-1983 sont en bref les suivantes:

— une somme de 14 millions de dollars à la Société des traversiers du Québec qui exploite les traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout, Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac, Île-aux-Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, Îles-aux-Grues/Montmagny, Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola;

— une somme de 960 000 $ aux cinq traverses suivantes: Île-d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules, Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, Lotbinière/Deschambeault, Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac et Chevery/Harrington-Harbour/Aylmer-Sound; les quatre premières traverses sont desservies par des entreprises privées alors que la cinquième l'est par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent;

— une somme de 4,83 millions de dollars aux deux dessertes de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine.

Une quinzaine de villages du Nouveau-Québec ont continué à profiter des services d'une desserte maritime dont le Ministère assume la responsabilité et coordonne les activités; plus de 3 200 tonnes métriques de marchandises ont été transportées.

Au niveau des infrastructures, le Ministère a terminé en 1982 la construction des nouveaux débarcadères du Saguenay au coût de 11 576 000 $; ils ont été inaugurés en octobre 1982. Par contre, le Ministère en accord avec les intéressés, a dû reporter indéfiniment la construction du débarcadère ferroviaire de Port-Cartier à cause d'une diminution considérable du trafic de marchandises prévu.

En ce qui concerne le développement portuaire, le Ministère s'est beaucoup préoccupé de l'adoption par le gouvernement canadien d'une nouvelle loi (C-92) régissant l'administration des ports. Après que le Conseil des ministres eut approuvé, en 1982, les orientations en vue d'un développement optimal du potentiel maritime du corridor du Saint-Laurent, le Ministère a publié le document *Pour une plus grande autonomie des ports — Éléments de la politique portuaire du Québec*; ce document a été distribué aux principaux partenaires socio-économiques du Québec intéressés par le transport maritime et l'administration des ports, y compris le gouvernement fédéral. Par la suite, le Ministère, en relation avec le Projet Saint-Laurent, s'est engagé dans la préparation d'un schéma directeur de développement du transport maritime et fluvial, intégrant de façon optimale les divers modes de transport. Ce travail est accompli en concertation avec

les principaux partenaires du secteur maritime du Québec.

En ce qui concerne plus spécifiquement le port de Montréal, le Ministère a, d'une part, participé aux travaux du sous-comité intégration port/ville, et d'autre part, est intervenu auprès de Transports Canada pour que soit maintenu le service maritime Montréal/Saint-Jean (Terre-Neuve) par navires porte-conteneurs.

De plus, il a appuyé la Chambre de Commerce du Québec métropolitain dans ses interventions auprès des conférences maritimes pour que le port de Québec conserve le statut de port de base. Il est à souligner que ces interventions ont abouti à une solution satisfaisante pour toutes les parties.

En matière de législation maritime, le Ministère a analysé et commenté divers nouveaux projets de règlements et de lois du gouvernement fédéral; parmi ceux-ci:

— les règlements internationaux du transport maritime des marchandises;
— le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED;
— la nouvelle Loi sur le cabotage;
— l'élargissement de la compétence douanière au plateau continental canadien;
— la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Suite à ces analyses, le Ministère a fait des représentations auprès du gouvernement fédéral.

9.2 Transport aérien

L'année a été marquée, dans le transport aérien, par d'importants événements. Fidèle à sa ligne de conduite établie en juillet 1981, le Ministère, au nom du gouvernement, a continué de soutenir la compagnie Québecair: négociations intenses avec le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et Air Canada; injections de fonds additionnels, commission parlementaire de trois jours sont autant de moyens pouvant permettre d'ici peu de relancer sur la bonne voie le seul transporteur aérien de second niveau sous contrôle d'intérêts québécois.

Le Ministère a, de plus, préparé un contrat de service avec Québecair de façon à assurer, sur la Moyenne-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, une desserte aérienne fiable, efficace et sûre. Le nouveau service entrera en vigueur en avril 1983. Par ailleurs, les dessertes aériennes d'hiver en faveur des résidents de l'Île-aux-Grues, de l'Île-Verte et de l'Île-d'Entrée ont, comme par le passé, été assurées.

En ce qui concerne les infrastructures, le ministre des Transports inaugurait, le 15 octobre 1982, l'aéroport de Chibougamau-Chapais, construit au coût de 7 millions de dollars, ces frais étant partagés également entre le gouvernement fédéral et celui du Québec. L'aéroport est maintenant la propriété du Québec.

Des travaux ont aussi été effectués aux aéroports gouvernementaux de Bonaventure, de Saint-Honoré et de Port-Menier pour une somme de plus d'un million de dollars. Sur le plan des aéroports municipaux, le Ministère a contribué à l'amélioration des aéroports de Dolbeau—Saint-Méthode, de Drummondville et de La Sarre, en fournissant des fonds et de l'aide technique.

Un projet en vue d'améliorer le réseau aéroportuaire de la Basse-Côte-Nord a également été conçu. Une première phase de ce projet, la reconstruction de l'aéroport de Saint-Augustin, devrait débuter en septembre 1983. Des plans directeurs (qui seront suivis de plans d'aménagement) ont commencé à être confectionnés pour tous les aéroports exploités par le gouvernement du Québec. Ceux de Bonaventure et de Port-Menier sont terminés depuis mars 1983. Également, un cahier de normes décrivant un plan de mesures d'urgence pour les aéroports du Québec a été publié. Ce plan est appliqué à tous les aéroports du Ministère et est recommandé pour tous les autres aéroports du gouvernement du Québec et les aéroports municipaux. Le programme d'action en faveur de la sécurité aérienne s'est poursuivi par la publication de pages publicitaires dans une revue d'aviation et par une participation à certaines enquêtes du coroner.

Par ailleurs, le Ministère en est arrivé à un accord de principe avec le gouvernement fédéral concernant un programme de construction pour onze aéroports situés au nord du 55e parallèle. Le coût de ce programme à frais partagés (60 % fédéral, 40 % Québec), qui s'inscrit dans le contexte de la Convention de la Baie-James et du Nord-Québécois, pourra atteindre 90 millions de dollars. Le début de certains travaux est prévu pour l'automne 1983.

Toujours dans le domaine aéroportuaire, le Ministère a participé à la Commission spéciale sur l'expropriation des terres de Mirabel en défendant un important mémoire sur les aspects techniques qui touchent à la construction d'un aéroport international. Il a été démontré que 80 % des terres expropriées auraient pu être épargnées, à Mirabel.

Dans un autre ordre d'idées, le Ministère est intervenu à plusieurs reprises auprès de la Commission canadienne des Transports ainsi qu'auprès de Transports Canada. De même, en tant que conseiller, le Ministère a continué de jouer un rôle important auprès d'autres organismes gouvernementaux et parapublics, de ministères et même de l'entreprise privée.

Comme par le passé, le Ministère a collaboré, par le truchement de subventions et de participation de toutes sortes, avec des associations qui oeuvrent au sein de l'aviation civile au Québec. Il a participé à un comité qui regroupe des représentants provinciaux de l'aviation civile au Canada. Sur le plan international, il est maintenant membre de l'Institut du transport aérien dont le siège social est à Paris.

9.3 Génie

Le Ministère a dressé les plans et devis de quatre projets de quais (Matane, Godbout, Port-Menier et Port-Cartier) évalués à 3,7 millions de dollars, et quatre projets de balisage ou installation de radio-phares aux aéroports suivants: Drummondville, Saint-Honoré, Saint-Augustin (Côte-Nord) et Port-Menier.

Des études d'impact ont été entreprises avec Trans-Québec Maritimes pour l'installation d'un gazoduc et avec Hydro-Québec, concernant l'aéroport de Poste-à-la-Baleine.

Chapitre X
Programme 8

Transport aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

Un contrôle administratif plus serré et d'autres facteurs favorables ont permis au Ministère de réaliser une économie d'utilisation de ses aéronefs au cours de l'exercice 1982-1983, tout en maintenant un haut degré de rendement à ce chapitre. Ainsi, les 13 105 heures de vol enregistrées par les 34 aéronefs du Ministère représentaient une diminution de 17,2 % par rapport au bilan de l'année 1981-1982; les distances parcourues par ces appareils, 1,7 millions de milles, étaient de 14,7 % moins élevées; il y a eu 10,6 % moins de passagers transportés avec un total de 23 677, alors que les 10 907 sorties effectuées par les appareils constituaient une diminution de 17,3 %.

L'avion-ambulance et d'autres appareils du Ministère ont procédé au transport d'urgence de 566 malades ou blessés au cours de l'année, comparativement à 517 l'année précédente, soit 481 adultes et 85 bébés. Ces urgences ont nécessité 1 282 heures de vol.

Au cours de l'année, le Ministère a procédé à 3 051 nolisements d'aéronefs pour le compte de 22 ministères et organismes du gouvernement québécois, à un coût global de 7,3 millions de dollars.

10.2 Protection de la forêt

Bien que les avions-citernes du Ministère aient participé, en 1982, à la lutte contre un plus grand nombre de feux de forêt qu'en 1981, les statistiques relatives à cette activité indiquent une diminution générale attribuable à la nature des sinistres combattus.

Les 6 avions Canso et les 15 avions CL-215, appelés à lutter contre 257 des 1 202 incendies qui ont affecté plus de 13 000 hectares de forêt québécoise, ont effectué 2 072 heures de vol, soit 37,2 % de moins qu'en 1981; ils ont franchi des distances de 241 468 milles ou 34,2 % des moins que l'année précédente et ils ont effectué 1 081 sorties, une diminution de 37,1 % comparativement à 1981. Les 21 avions-citernes du Ministère ont procédé, durant ces manoeuvres, à 6 813 largages totalisant 33,3 millions de litres d'eau; ces chiffres représentaient une diminution de plus de 37 % par rapport à l'année antérieure.

Chapitre XI
Programme 9
Transport scolaire

L'année scolaire 1982-1983 a été marquée par le début d'un nouveau régime administratif en matière de transport scolaire. Ce régime se caractérise par une part plus grande de la responsabilité confiée aux commissions scolaires. À la tâche d'organiser les services s'ajoute maintenant la gestion des enveloppes budgétaires allouées par le ministère des Transports. L'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée favorise un meilleur contrôle des dépenses et permet aux autorités locales de répondre plus efficacement à leurs besoins propres, en établissant le niveau des services qu'elles comptent offrir.

Le ministère des Transports a affecté au transport scolaire un budget de 254 millions de dollars, soit approximativement 16,3 % de l'ensemble de ses crédits, représentant une augmentation de 11,8 % par rapport à l'année 1981-1982.

Cette recherche d'une plus grande rationalisation au niveau de la gestion des sommes attachées au transport des écoliers, a comme corollaire l'utilisation maximale des ressources. L'instauration du nouveau régime a permis de poser les premiers jalons d'une plus grande utilisation de l'équipement disponible. Une des mesures qui renforcent le rôle polyvalent du transport scolaire consiste à permettre qu'une clientèle autre qu'écolière puisse utiliser les places disponibles sur les circuits réguliers de transport d'écoliers. Déjà plus d'une douzaine de commissions scolaires se sont prévalues de cette disposition, dès la première année du nouveau régime.

Quant aux deux autres mesures prévues, soit le transport à charte-partie dans un circuit routier de 200 kilomètres maximum aller-retour et le transport en commun d'appoint à l'aide des véhicules scolaires, tout a été mis en oeuvre en vue de hâter leur mise en application en 1983.

Chapitre XII
Relations ministérielles

Ouvert au monde du transport, le Ministère a accompli de nombreuses activités dans le cadre des liens qu'il entretient avec des associations, les ministères concernés des diverses provinces canadiennes, le gouvernement fédéral et des gouvernements étrangers.

La 19e Conférence des ministres provinciaux responsables du transport et de la sécurité routière, qui a eu lieu à Halifax, en septembre 1982, a été l'occasion d'aborder des sujets d'intérêt commun aux divers gouvernements. Le souci majeur d'uniformiser les lois et règlements s'est porté surtout sur le transport urbain, le transport aérien et le transport de marchandises dangereuses.

La question des permis de camionnage international entre le Canada et les États-Unis a aussi été soulevée de même que celles de la politique fédérale du transport aérien intérieur et des négociations avec les chemins de fer sur l'utilisation de leurs infrastructures pour le transport urbain.

Dans les relations entretenues avec le gouvernement fédéral, l'avenir de Québecair a été un important sujet de préoccupation. Parmi les autres sujets, il y a lieu de souligner le projet du réseau des aéroports de la Baie-James et du Nouveau-Québec, la nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest dite du « Nid-de-Corbeau », les trains de banlieue de Montréal, le transport aérien sur la Moyenne-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, ainsi que les infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Les permis de transport routier de l'intégration des réseaux de voirie ont fait principalement l'objet des relations plus étroites qui existent avec les provinces voisines, le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Dans le cas de l'Ontario, les relations ont été particulièrement suivies: échanges de fonctionnaires, stages et mise en commun d'informations. De plus, à une rencontre au niveau des sous-ministres, ont été soumises les questions relatives au développement du transport public dans le corridor Québec-Windsor, à la réciprocité des permis de camionnage dans l'agglomération Hull-Ottawa, au covoiturage et aux normes de construction routière.

Le Ministère a participé aux activités de trois associations de transport qui regroupent des administrateurs gouvernementaux, des transporteurs, des constructeurs de matériel et d'infrastructures de transport ainsi que des consultants. Il s'agit de la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé (CCATM), de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

De liaisons soutenues existent avec les États-Unis, concernant surtout le transport routier. L'année a été marquée par un progrès notable dans l'attribution de permis internationaux de transport.

Avec la France, le Ministère a poursuivi sa collaboration, notamment en matière de transport public urbain. Une visite au Québec du ministre français des Transports a été suivie d'une visite du ministre québécois en France, en compagnie d'une dizaine d'élus municipaux de la région de Montréal.

Le Ministère a été l'hôte de délégations en provenance de l'Ontario, de la France, d'Allemagne et du Japon; des représentants du Ministère ont effectué des stages en Ontario, aux États-Unis, en France, en Angleterre, en Suède, en Allemagne et en Suisse.